



Per pubblicazione immediata

Cadillac XLR-V: il roadster sovralimentato ad alte prestazioni

- **Motore Northstar V8 sovralimentato da 4,4 litri con fasatura variabile delle valvole**
- **Accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 5 secondi**
- **Lusso, potenza, prestazioni, comfort personale e stile**

FRANCOFORTE – La Cadillac XLR-V, disponibile presso gli showroom Cadillac in Europa dallo scorso aprile, è una recente aggiunta alla crescente famiglia di veicoli serie V del marchio Cadillac. La XLR-V combina lusso, potenza, prestazioni, comfort personale e stile ed è equipaggiata con il Northstar V8 SC, un motore sovralimentato che sviluppa 331 kW (450 CV). Abbinato a un cambio automatico a sei rapporti montato posteriormente, l'XLR-V ha un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,7 secondi.

Con le sue misure compatte (4,51 metri per 1,84 metri), la XLR-V è basata sull'inconfondibile concept car Evoq che ha ridefinito il modo in cui è percepito il marchio Cadillac nel mondo. La Cadillac XLR-V offre la combinazione di stile audace e lusso moderno, ingegnose tecnologie, prestazioni da vettura a trazione posteriore, e una distribuzione del peso quasi 50/50 che ottimizza l'equilibrio e la dinamica del veicolo – e tuttavia lo fa ad un livello di prestazioni completamente diverso.

Come per tutti i membri della serie V, -specifici elementi esterni ed interni contraddistinguono chiaramente questo biposto. Essi comprendono la calandra in maglia metallica, cerchi in lega maggiorati da 19 pollici su tutte le ruote e finiture interne in ebano e alluminio. I perfezionamenti apportati al telaio le conferiscono sicurezza e fascino di guida sia su strada che in pista e comprendono freni, barre stabilizzatrici, cerchi e pneumatici più grandi, oltre a un sistema di controllo elettromagnetico degli ammortizzatori appositamente tarato per le alte prestazioni.

Motore Northstar sovralimentato

Il cuore della XLR-V la nuova versione da 4,4 litri del motore Northstar dotato di compressore volumetrico e intercooler. Il motore V8 a doppio albero a camme in testa (DOCH) chiamato Northstar V-8 SC (che sta per sovralimentato), eroga 448 cavalli (331 kW) a 6.400 giri/min e una coppia di 561 Nm a 3.900 giri/min – e la potenza del motore è sottolineata dalla capacità di fornire il 90% della coppia massima tra 2.200 e 6.000 giri/min.

Il Northstar V8 SC eroga 124 cavalli (91 kW) in più della versione ad aspirazione atmosferica, mentre la potenza sviluppata specifica di 100 cavalli-litro lo rende uno dei motori V8 di serie con la potenza sviluppata specifica più alta al mondo. Tuttavia, il Northstar V8 SC montato sulla XLR-V non è solo potenza e coppia.

Il motore a doppio albero a camme in testa è dotato di fasatura variabile delle valvole che consente prestazioni massime eccezionali mantenendo al contempo la raffinatezza e la qualità associabili a un marchio di lusso. L'aggressiva curva di coppia permessa dalla scelta di un motore sovralimentato conferisce alla XLR-V un livello di coppia superiore di 138 Nm rispetto ai normali motori V-8 aspirati, consentendole di restare stabilmente sotto i cinque secondi nelle accelerazioni da 0 a 100 km/h (dati stimati) – una vera e propria firma dei veicoli della serie V.

Aspirazione e scarico

L'impianto di aspirazione dell'aria dell'XLR-V è stato riprogettato per adattarlo a un motore più grande e all'aggiunta del compressore. Queste modifiche hanno aumentato del 30% il flusso d'aria verso il motore, convogliandola dalla bocca di aspirazione anteriore sopra il radiatore verso il compressore attraverso due condotti che si uniscono prima di raggiungere il compressore così da richiedere un unico sensore di portata dell'aria.

Il sistema è stato progettato in modo da avere un flusso il più possibile autonomo per convogliare la massima quantità di aria possibile verso il compressore. Ogni condotto è stato perfettamente registrato minimizzando lo stridio e la risonanza del compressore in modo da offrire una sonorità di aspirazione piacevole all'udito. L'impianto di scarico è dotato di una marmitta dal design unico, che combina efficacemente la struttura di una marmitta convenzionale con le necessità di flusso dei gas di scarico di una vettura ad alte prestazioni.

Per mantenere la sonorità a livelli piacevoli durante la guida normale in strada o in superstrada, lo scarico è convogliato attraverso una serie di camere interne che smorzano i livelli sonori. Durante la guida aggressiva, nella marmitta si apre una valvola Pierburg a depressione che convoglia i gas di scarico in linea retta. Il tubo ha perforazioni che consentono una dissipazione verso le altre camere della marmitta, ma l'effetto complessivo è quello di ridurre la contropressione e aumentare la potenza.

Cambio automatico a sei rapporti

Il motore Northstar V8 SC è abbinato al cambio automatico a sei rapporti Hydra-Matic 6L80 – si tratta del primo utilizzo del nuovo cambio automatico a sei rapporti della GM montato in posizione posteriore. Il 6L80 sfrutta un funzionamento frizione-frizione e centralina elettronica a 32 bit integrata per offrire cambiate omogenee e precise. Inoltre, un ampio rapporto di trasmissione pari a 6,04:1 migliora sia le prestazioni che i consumi.

Il 6L80 è inoltre dotato di una serie di avanzate caratteristiche di ottimizzazione della guida che comprendono i sistemi PAS (Performance Algorithm Shifting), PAL (Performance Algorithm Liftfoot) e DSC (Driver Shift Control). Il PAS consente alla centralina elettronica del cambio di annullare la selezione automatica delle marce in occasione delle manovre a farfalla chiusa e con alta accelerazione laterale, scalando rapidamente con il rilascio della frizione del convertitore di coppia per acquistare potenza più omogeneamente quando la farfalla viene riaperta. Il PAL riduce al minimo l'innesto di rapporti superiori durante la guida e le curve a farfalla chiusa mantenendo il rapporto corretto e attenuando il carico di lavoro del cambio. Il DSC consente al conducente di innestare sequenzialmente le marce in modo manuale azionando la leva del cambio.

La sofisticatezza della cambiata è data dalla calibrazione elettronica del motore e del cambio. Durante gli innesti la potenza cala istantaneamente, quindi risale gradualmente rendendo i cambi marce praticamente impercettibili.

Soluzioni del telaio tarate per le alte prestazioni

Le modifiche al telaio apportate sulla XLR-V comprendono: freni più grandi, controllo elettromagnetico degli ammortizzatori ricalibrato, barra stabilizzatrice anteriore più grande e aggiunta della barra stabilizzatrice posteriore, boccole dei bracci trasversali inferiori posteriori più rigide, cerchi e pneumatici più grandi, refrigeratore del liquido del servosterzo e pompa di alimentazione di maggiore capacità.

La modifica più evidente riguarda l'impianto frenante che assicura maggior potenza di frenata e un funzionamento più sicuro e morbido dei freni, combinandoli con l'aumento della potenza ed il necessario miglioramento delle caratteristiche di tenuta della XLR-V. Per fare ciò, gli ingegneri si sono affidati ai freni J55, praticamente gli stessi usati sulla Corvette Z51 con dischi a foratura incrociata più grandi e guarnizioni adeguate alle alte prestazioni. I dischi anteriori hanno un

diametro di 340 mm; quelli posteriori di 330 mm. Lo spessore dei dischi anteriori e posteriori è stato aumentato per migliorarne le caratteristiche termiche. L'impianto frenante è dotato di pinze anteriori a due pistoncini e pinze posteriori a un pistoncino.

Sulla XLR-V il controllo elettromagnetico degli ammortizzatori è stato ricalibrato per tener conto delle diverse caratteristiche di tenuta richieste dalle prestazioni sovralimentate di questo roadster. Il sistema cerca di mantenere la scocca in linea in ogni occasione dando al conducente una sensazione di guida confortevole grazie alla notevole riduzione degli squilibri alla scocca del veicolo. La ricalibrazione del controllo elettronico degli ammortizzatori – unita alla maggiore rigidità della barra stabilizzatrice anteriore, all'aggiunta della barra stabilizzatrice posteriore e a una maggiore rigidità delle boccole dei bracci trasversali posteriori – modifica accortamente le caratteristiche di guida della XLR-V rispetto alla XLR standard. Un altro dei punti fermi della serie V è il sistema StabiliTrak di controllo del telaio a quattro canali e con quattro modalità selezionabili, che consente al conducente di alternare quattro impostazioni di stabilità diverse che comprendono anche una modalità "meno controllata" per gli entusiasti della guida sportiva.

I cerchi e i pneumatici hanno dimensioni maggiori per migliorare la stabilità: 235/45R 19 pollici sull'avantreno e 255/40R 19 pollici sul retrotreno. I pneumatici sono Pirelli tipo "run flat" che consentono di proseguire il viaggio anche da sgonfi.

Strategie di refrigerazione per alte prestazioni

Per rispondere alle accresciute necessità proprie del propulsore e del servosterzo della XLR-V, sono state apportate una serie di migliorie agli impianti di refrigerazione per assicurare che il veicolo possa erogare tutto il suo potenziale e contemporaneamente soddisfare il livello di raffinatezza e sofisticazione che ci si attende da un roadster superlusso. I miglioramenti comprendono:

- Refrigeratore ausiliario dell'olio motore
- Refrigeratore ausiliario dell'olio del cambio
- Grandi aperture di ingresso e uscita per il refrigeratore ausiliario
- Radiatore specifico per il compressore
- Refrigeratore del liquido del servosterzo, consistente in un tubo avvolto con setole metalliche che lo rendono simile a una spazzola per capelli. A differenza dei refrigeratori ad alette più tradizionali, il design a setole consente all'aria di attraversarlo in tutte le direzioni, creando un sistema di refrigerazione più efficiente ed efficace

- Nei passaruota dietro i refrigeratori ausiliari sono state aggiunte delle feritoie per la fuoriuscita dell'aria dai refrigeratori stessi e per contribuire a migliorare il raffreddamento dei freni.

Modifiche stilistiche della serie V

Le modifiche stilistiche hanno impresso una personalità più aggressiva alla XLR-V consona al livello di prestazioni della vettura, mantenendo comunque l'aura di raffinata eleganza. I ritocchi nel design esterno e interno comprendono:

- Calandre frontali superiore e inferiore in maglia metallica brunita, una vera e propria firma della serie V
- Cofano dalla forma aggressiva che denota immediatamente che la XLR-V è sovralimentata
- Nuovo design dei cerchi in alluminio a 10 raggi con finiture argento puro
- Distintivi unici che denotano l'appartenenza della XLR-V alla serie V, comprendenti gli stemmi "XLR-V" e "Supercharged" sui parafranghi anteriori, le porte e lo sportello del bagagliaio
- Estremità dei quattro tubi di scarico in acciaio inossidabile brunito
- Pinze dei freni nere con logo della serie V lavorato a macchina
- Per il pomello del cambio, l'area del portabicchieri, il volante e parte delle porte e della console centrale è stato usato lo zingano, un legno color ebano dalla caratteristica venatura
- La porzione superiore degli interni è color ebano mentre il colore predominante della parte inferiore è il grigio scisto o l'ebano; il tutto trasmette un senso di sobria e tranquilla eleganza
- Pelle color ebano con cuciture francesi per rivestire i componenti interni: dalla parte superiore della plancia ai rivestimenti delle porte, i braccioli, la console centrale e il volante
- Soffici ed elastici sedili in pelle con cuciture francesi color ebano o grigio scisto con inserti in pelle scamosciata perforata su entrambi i sedili e sulle rifiniture dei pannelli delle porte
- Nuove caratteristiche rifiniture in alluminio in tutto l'abitacolo: dai batticalcagni alla modanatura di rivestimento della console centrale della plancia che circonda la radio e alle finiture del volante
- Lo stemma della serie V conferisce un tocco particolare al quadro strumenti e alla plancia dalla parte del passeggero.

La XLR-V è prodotta negli Stati Uniti presso il modernissimo e premiato stabilimento di assemblaggio di Bowling Green in Kentucky.

#

Contatti:

Dick P. Braakhekke
Cadillac and Corvette Europe Public Relations
Tel.: +31 (0) 346-258-627
E-mail: dbraakhekke@cadillaceurope.com

Klaus-Peter Martin
GM Global Product Communications
Tel.: +1-313-665-3168
E-mail klaus-peter.martin@gm.com